

## 生态城市与绿色建筑（三）

### ——城市中心区内的综合交通组织调研

徐一大

新城建设在不断突破前人的经验,但许多有规律性的建设经验仍然值得大家去思考、去研究、去分析,城市中心区内部的综合交通组织就是一个非常值得探讨的技术问题。

本文所指的城市中心区是指大城市或特大城市(人口超过 100 万以上)的 CBD 或 RBD;所指的综合交通是指地面、地下、地上二层(过街人行通道)所形成的人行、车行城市交通系统,包括动态交通与静态交通。由于城市中心区内交通干道与次干道汇交,交通十分繁忙,而且高容量的商业、办公用地内人、车进出频繁,极易形成交通瓶颈,为积极引导嘉定新城中心区的交通组织规划,总结上海市中心区的综合交通组织经验,笔者对浦东陆家嘴金融中心、徐家汇商业中心、五角场城市副中心三个中心区的综合交通组织进行了深入调研;

#### 一、浦东陆家嘴金融中心区：

##### 1、城市道路交通（地面与地下）：



地面形成环岛,由陆家嘴环路、世纪大道、银城路、新建路四条城市主干道交汇而成;地下有延安东路隧道穿过,地下还有

1#地铁线陆家嘴站；陆家嘴站有六个人行出入口，一个通向平安保险大厦临陆家嘴路的公交换乘中心，另两个通向中银大厦等地块下，还有三个出入口分布在世纪大道两侧，直接开口向人行道。

## 2、二层人行步道系统：

二层步道呈环形，环绕陆家嘴交通岛进行布置，步道系统与三个地块直接相接，并通向大楼室内，一个通向正大广场，一个通向上海国金中心商业裙楼，另一个通向平安保险大厦裙楼和公交换乘中心。

## 二、徐家汇商业中心：



### 1、城市道路交通（地面和地下）：

徐家汇商业中心的城市交通是上海中心区最复杂的，

1> 它有两条地铁线：1#和 9#线穿越地下空间。

2> 它有一条地下隧道从漕溪北路下穿徐家汇中心至衡山路。

3> 它在地面上有五条城市干道交汇，

但不设环岛，这五条干道分别为：肇家浜路、漕溪北路、虹桥路、华山路、衡山路。

4> 地面上环绕着徐家汇中心有十个商业办公综合大楼。

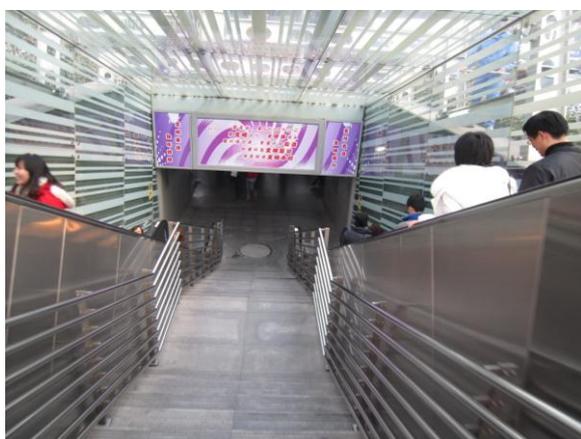
5> 沿 1#线在徐家汇中心地下空间进行有效组织，沿街设置了十八个地面出入口，其中十个连接商业办公综合大楼，连地下车库，八个连

接沿街在人行道上设置的人行出入口，出入口附近均有公交站点。

## 2、二层人行步道系统：

在地上二层有一条过街天桥跨越肇家浜路和天钥桥路，连接三个大楼的裙房，一个通向汇金百货，一个通向美罗城，一个通向工商银行。

## 三、五角场城市副中心：



这个区域的交通比较有特色，它在地面上有一条城市快速路（中环线）穿越，属于过境交通；在中心转盘下有一个下沉广场，广场与周边五个地块的地下—层用地下通道连接，地铁 10#

线在穿越五角场中心区时，没有地铁出入口直接与地下广场相连，距离中心区较近的五角场站和江湾体育场站均有约四百米的步行距离；它在地面上有五条城市干道交汇，分别是：翔殷路、黄兴路、四平路、邯郸路、淞沪路。它在地面二层没有人行通道连接周边各地块。

通过对以上三个中心区综合交通的现场调研分析，可以得出以下几点共同特征：

1、在复杂的城市干道交汇的中心区，为方便市民能够便捷地到达目的地，通常在地下或地面二层设置人行通道，使各地块之间也能够正常沟通。这些人行通道通常都设在城市道路红线内或市政绿化用

地内。

2、如果有地铁站设置在中心区域内，则要考虑地下人流的进出与疏散，因此要在城市道路的红线内考虑地铁站和出入口的设置，如果有可能，还应考虑与商业大楼地下空间的人行连接，利于人们方便购物。

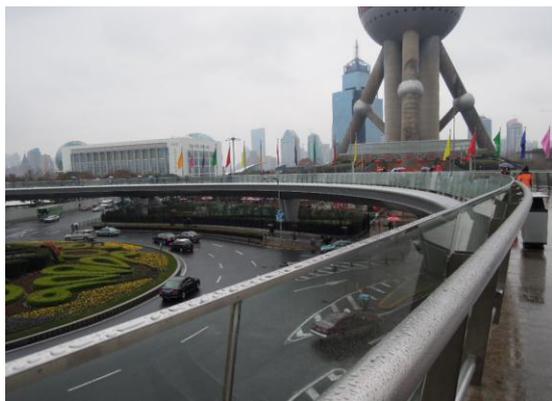
3、一般地块红线内的大楼地下车库都有公共停车位，但地下车库不向城市干道红线内的地下人行通道直接开敞，而是通过商业裙楼的地下空间进入地下车库；也就是说：**车库的地下空间没有机动道与其他地块相连的特例，究其原因主要是安全和管理上的要求。**

4、在中心区干道的交汇处或十字路口不做地下车库，因为十字路口或多叉路口道路下设的管线十分复杂，埋深要求常常会增加工程的复杂程度，否则，会引起后续市政设施管理维护上的不便。

城市中心区的地下空间综合、复杂，常常汇聚了城市管线、市政基础设施、地铁等城市人口的综合需求，同时也与商业地块内的购物空间和社会停车库相连接，市场的需求增加了工程的实施难度，这是当前大城市中心区面临的现实矛盾，也是公共利益与市场利益博弈的地方；因此，规划建设一定要有系统全面的预判，不能从单个项目出发做工程研究，而要从城市的层面系统地解决这些矛盾，把后续的城市管理、物业管理、安全、维护等问题考虑在前。

2012年2月1日





### 陆家嘴



### 五角场地下广场



徐家汇